



Sari 25 (2007) 51 - 83

## Sebuah Manuskrip Belanda Mengenai Kemalangan Armada VOC di Pulau Kabaena, Mac-Mei 1650

HORST H. LIEBNER

### ABSTRAK

*Banyak buku dan catatan telah dibuat tentang kisah pelayaran, ekspedisi dan kapal yang karam di Lautan Timur dan Barat pada kurun ke-17 dan 18. Tetapi, peristiwa karamnya Ternatan Fleet pada 1650 kurang mendapat perhatian. Yang diketahui hanyalah catatan yang berselerakan tentang peristiwa itu. Kita beruntung kerana satu salinan catatan itu telah disimpan Breede Raadt, di National Archives of the Netherlands, di bawah nama Copie daghregister gehouden bij d'opperhoofden der verongeluckte schepen Tijger, Bergen op Zoom, Aechtekercke, Luijpaert ende de fluijt de Juffrouw op 't eijlandeken Sagorij omtrent Bouton 23 Februarij tot 28 Maij 1650, Fonds Code 1.04.02, Item no.1179A/B, Section muka surat 296-340. Saya merujuk dan menyalin versi mikrofilem catatan itu dan memperkatakan hubungan awal antara Belanda yang kapalnya karam, penduduk tempatan dan Kesultanan Buton. Rencana ini ditulis dengan fahaman bahawa peristiwa itu perlu diselidiki dengan lebih lanjut oleh ahli filologi, sejarawan dan arkeologi, Barat dan Timur. Kemalangan itu ternyata meninggalkan apa yang disebut sebagai catatan yang pertama tentang permastuatin orang Eropah di Kepulauan Buton. Selain itu, catatan tentang kemalangan itu telah memberi nilai besar kepada pengetahuan kita tentang sejarah dan kependudukan Buton pada abad ke-17. Belum diketahui sama ada tradisi penulisan sejarah dikalangan orang Melayu dan Sulawesi juga menyimpan catatan tentang peristiwa itu. Sehubungan itu, tempat kemalangan itu boleh menambah pemahaman kita kepada perkapalan Eropah sepanjang abad ke-17. Tidak kurang penting juga peristiwa itu telah menyoroti penulisan sejarah Eropah dan Asia yang sudah diabadikan sekian lama. Kerjasama antara sarjana barat dan timur mengenai peristiwa yang berlaku 350 tahun yang lalu itu diharap akan membawa kepada penyelidikan yang lain.*

*Kata kunci: Buton, VOC, etnografi sejarah, manuskrip, kapal karam*

### ABSTRACT

*In the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries, accounts of remarkable voyages, expeditions and shipwrecks in the Eastern and Western Seas were very much in vogue, and hundreds of books and pamphlets of this genre are known. Surprisingly, the mishap of the Ternatan Fleet of 1650 did not receive much attention. We know*



only of some scattered annotations concerning the event. Fortunately, a copy of the journal kept by the Breede Raadt, the 'Assembly of the Leaders of the Fleet', is preserved in the National Archives of the Netherlands, registered as Copie daghregister gehouden bij d'opperhoofden der verongeluckte schepen Tijger, Bergen op Zoom, Aechtekercke, Luijpaert ende de fluijt de Juffrouw op 't eijlandeken Sagorij omtrent Bouton 23 Februarij tot 28 Maij 1650, Fonds Code 1.04.02, Item no.1179A/B, Section page number 296-340. This author consulted and copied the microfilm version of this journal and gives particular attention to the relations between the Dutch shipwrecks, the local population and the Buton Sultanate. This paper understands itself as a vestige for further research into this matter. Ideally, the Stranding of the Ternatan Fleet of 1650 can become the subject for an integrated study by philologists, historians and archaeologists of East and West alike. Clearly, the accident resulted in what was probably the first chronicled 'long-term residence' of Western people on the Butonese Islands, and the journal of the accident proves most valuable for our knowledge about Buton in the 17<sup>th</sup> century history and ethnography. One even wonders whether local chronicles contain an indigenous version of the event. Likewise, the wreck site itself may deepen our insights about European shipping of the 17<sup>th</sup> century. Last but not least, the incident 'as such' throws light on an era that too often is overlooked in the writing of both European and Asian history. Thus, the mutual co-operation that coloured the event 355 years ago may eventually to contemporary research.

*Key words:* Buton, VOC, historical ethnography, manuscripts, shipwreck

## LATAR BELAKANG

Pada 23 Februari 1650, lima buah kapal layar Belanda, *Tijger*, *Bergen op Zoom*, *Luijpaert*, *Aechtekercke* dan *De Joffer* meninggalkan Batavia dengan muatan "serdadu, pembekalan dan kelengkapan belayar ke Ternate" (Mac Leod 1927:427). Armada itu mendekati pantai selatan Sulawesi pada 2 Mac dan pada keesukkan harinya meneruskan pelayarannya melalui Selat Selayar. Setelah melewati selat itu, kapal yang paling kecil dalam armada itu, *Aechtekercke*, mendahului kapal-kapal lain dan mengambil haluan "utara timur [?] dari kami", sehingga empat kapal di belakangnya terpaksa mengikuti haluan "masih dapat melihat kapal itu" (Daghregister 1650:298 recto s/d 300 verso). Lihat lampiran 2. Ketika kapal-kapal lain sempat mendekati kembali *Aechtekercke*, haluan diarahkan lebih ke Selatan, mungkin untuk menghindari pulau-pulau Buton yang diketahui terletak di jalur pelayaran armada itu.

Sebelum fajar menyingsing pada hari berikutnya, 4 Mac, kelima-lima buah kapal itu terkandas pada batu karang di Pulau Combona dengan pencatat peristiwa itu berada di atas kapal armada yang terbesar, *Tijger*. Dia mencatatkan



bahawa kapal itu lambung kuat sehingga mereka susah berdiri di atas kapal. Oleh sebab sepanjang hari itu angin dan ombak bertambah terus-menerus, segala daya-upaya daripada kelasi armada itu untuk melepaskan diri dari batu karang itu ternyata gagal. Ketika terkandas di batu karang itu, *Luijpaert* dan *De Joffer* mengalami kebocoran yang hebat dan sampai petang hari kedua-dua kapal itu pecah berantakan, sementara angin dan ombak yang semakin kuat itu mendorong kapal *Bergen op Zoom* yang kelihatan sempat dibebaskan dari batu karang itu pada suatu waktu, kembali terhempas ke atas bebatuan, dan akhirnya kapal itu pecah.

Kelasi atas kapal *Tijger* menurunkan tiang dan andang-andang, dan berusaha membawa sebuah jangkar ke arah buritan agar kapal itu dapat ditarik untuk melepaskan diri. Akan tetapi, pada waktu petang angin mulai bertiup kencang dari Barat, dengan ombak laut bergulung deras sehinggakan kapal *Tijger* pun terhempas ke batu karang lalu pecah. Pada jam empat petang, kapal itu dinaiki air sehingga semua kelasi kehilangan keberanian. Dengan itu, hanya kapal yang terkecil itu masih berada di atas bebatuan karang dan belum bocor. Terdampar di daerah yang ketika itu belum dikenali orang Eropah, maka kesemua 581 orang askar, kelasi dan saudagar terpaksa mencari akal tentang apa yang harus dibuat dalam keadaan terancam dan menyedihkan itu.

Idea untuk menulis rencana ini datang dari tugas saya mencari lokasi karamnya kapal-kapal di Selat Makassar bahagian Selatan dan Laut Flores bahagian Barat. Tujuannya adalah untuk menentukan kedudukan kapal yang sudah karam itu yang mungkin dijadikan objek penyelidikan arkeologi bawah laut serta merancang suatu strategi yang bersepadu bagi pelaksanaan penyelidikan selanjutnya. Dari penilaian kritikal ke atas maklumat tentang dua lusinan kapal syarikat dagang Belanda yang tenggelam di kawasan tersebut antara 1600 s/d 1800, saya simpulkan bahawa kemalangan armada inilah yang paling menarik sehingga diadakan risik perpustakaan yang lebih terfokus.

Penyelidikan terperinci tentang peristiwa itu memerlukan masa dan perbelanjaan yang besar. Selain penyelidikan di perpustakaan dan arkib, diperlukan pula lawatan dan penyelidikan di tempat kejadian. Bersama-sama Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Wilayah Kerja Provinsi Sulawesi Selatan, Tenggara dan Tengah, kami telah merancang tinjauan awal ke tempat kejadian karamnya armada itu sejak bulan Jun 2005. Tetapi, disebabkan kesibukan yang mendesak, lawatan itu belum sempat dilaksanakan. Selain itu, kami belum sempat meneliti semua manuskrip yang mempunyai catatan harian tentang kemalangan kelima-lima buah kapal itu. Oleh itu, dalam rencana ini saya tidak akan memberi “jawapan mutamad” tentang peristiwa tenggelamnya armada itu. Sebaliknya, maksud tulisan ini adalah “melemparkan bola” kepada sasterawan, pakar arkib, arkeologi dan sejarawan untuk merancang pola penelitian dengan lebih lanjut dan bersepadu.

Walaupun kisah karamnya kapal dan terdamparnya pelayar pada abad ke-17 itu telah menjadi sebuah *genre* literatur yang cukup laris, tetapi dalam



sumber-sumber Belanda, peristiwa karamnya armada itu hanya disebut sebagai “catatan tepi”. Dalam sumber yang “berhubungan paling langsung” dengan kejadian ini, gambaran daripada L. Bor tentang “Perang-Perang Maluku yang Dimenangkan oleh Arnold de Vlamingh...” dari tahun 1663<sup>1</sup>, kemalangan itu hanya diberi ruang kurang dari satu halaman, dan sebab-musababnya dicari dalam kealpaan pelaut dan bukan pada alasan nautis “orang selalu tahu membuat alasan bagi kesalahan manusiawi”. Versi Bor diulangi pada “Deskripsi dan Sejarah Buton” karangan Ligtoet (1878:37-8):

“[Kapal-kapal itu] pada waktu yang sama bertabrakan dengan sebuah gosong karang yang belum dikenali pada waktu itu, yang sejak masa itu dinamakan Karang Sangori. Walaupun kapal-kapal itu tenggelam, sebahagian terbesar muatan dan keseluruhan awaknya, 581 orang, dapat diselamatkan. Sebahagian dari muatannya diambil oleh kapal *Concordia* dan dibawa ke Ternate; tetapi sisanya dan para awaknya terpaksa ditinggalkan [di atas karang]. Setelah itu, para ningrat Buton meminta kepada sultannya yang bernama Ali agar para awak itu dibunuh dan barang-barangnya diambil; akan tetapi, beliau tak mengikuti nasihat mereka, dan sebaliknya memberi pertolongan kepada pelaut Belanda yang karam itu. [...Pada sebuah perjalanan ke Batavia, gubernur Ambon, de Vlamingh, berhenti di Bau-Bau dan bernegosiasi dengan Sultan Buton ...] Setelah itu, beliau meneruskan pelayarannya, dan menjemput beberapa bahagian muatan dan awak kapal yang masih tertinggal di Karang Sangori di perjalanannya” (Schoorl 1991:39; 2003:40).

Dalam karangan Valentijn yang terkenal, *Oud en Nieuw Oost-Indië* (1724), kemalangan itu disebut dengan singkat pada Vol. 1.III, hlm. 284. Cerita Valentijn berbeza: “Semua kapal itu hancur, [tetapi] keseluruhan awaknya dan sebahagian besar muatannya dapat diselamatkan. Muatan yang tertinggal dibawa oleh kapal *Concordia* ke Ternate [*sic!*], sementara para awaknya berlayar ke Batavia dengan sebuah kapal yang mereka bangun dari potongan-potongan kapal-kapal yang rosak itu, yang dinamakan ‘*t Jagt van Vijven*’ (‘*Jagt* dari Ke-Lima-Limanya’)” – suatu pencapaian yang luar biasa, mengingatkan kesengsaraan yang dihadapi para pelaut yang terdampar di sebuah daerah yang pada masa itu belum dikenali orang Eropah. *Jagt* atau *jacht* adalah sejenis kapal layar abad ke-17.

Maklumat terperinci dalam literatur sekunder terdapat dalam jilid 2 karangan N. Mac Leod, *De Oost-Indische Compagnie als Zeemoogenheid in Azië* (1927), halaman 427-429. Menurut Mac Leod, karangan tersebut berdasarkan penyelidikan arkib VOC di *Nationaal Archief* Kerajaan Belanda di Den Haag. Sehubungan itu, saya telah berkunjung ke Eropah untuk mencari manuskrip yang menjadi sumber rujukan Mac Leod itu.

Manuskrip yang mengandungi catatan kemalangan ini di bawah no. 1.04.02-1179A-B di Arsip Nasional Kerajaan Belanda sebagai “Kopi catatan harian yang dilakukan oleh pimpinan kapal-kapal yang mengalami kecelakaan [...nama-nama kapal. ...] pada pulau kecil Sagorij berdekatan Buton, 23 Februari s/d 28 Mei 1650”. Manuskrip itu adalah salinan dari *logbook* kapal yang seharusnya ada di arkib VOC di Jakarta.



Bahan arkib itu adalah sebahagian daripada surat yang dikirim dari Hindia kepada Tuan-Tuan XVII dan Kamar Amsterdam, iaitu koleksi pelbagai laporan dari gabenur jenderal *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC), Persatuan Dagang Hindia Timur, dan majlisnya kepada pihak atasan mereka di Belanda. Maklumat kemalangan itu dijadikan sebahagian daripada laporan tahunan pentadbiran VOC di Batavia pada tahun 1651. Salinan jurnal yang asli (1179-A) terdapat pada sebuah buku tebal yang agak rosak. Arkib Nasional Kerajaan Belanda mengadakan pengawetan sebahagian besar bahan arkib VOC, sehingga terdapat sebuah salinan dalam bentuk mikrofilm (1179-B). Cetakan dari mikrofilm inilah yang saya gunakan sebagai sumber rujukan penulisan rencana ini.

Keadaan manuskrip itu telah ditunjukkan di Lampiran 2 *scan* hl. 298*verso*(v)/299*recto*(r)<sup>2</sup>. Semakan awal menunjukkan jumlah garis teks pada setiap halaman terus berkurang ke bahagian akhir manuskrip. Oleh itu, pada awal tulisan terdapat 21 s/d 22 garis/halaman (msl. 298*r*, 301*v*); tetapi pada bahagian tengah, jumlah garis halaman pertengahan tulisan memperlihatkan 20 s/d 21 garis/halaman (msl. 313*r*, 318*r*, 326*v*, 327*r*, 331*v*) dan pada bahagian akhir, terdapat rata-rata 19 garis/halaman (msl. 334*r*, 334*v*). Tangan penulis cukup rapih; tetapi kerusakan yang banyak pada halaman-halaman teks itu menyulitkan pembacaannya. Dari bahagian tengah sampai bahagian atas sebelah luar halaman terdapat penghitaman kertas yang cukup buruk sehinggakan tulisan pada bahagian itu susah dibaca dan difahami. Sehubungan itu, terdapat catatan di Arkib Nasional Kerajaan Belanda menyebutkan keseluruhan manuskrip 1179 sebagai “fragmen-fragmen yang rosak teruk”. Oleh sebab yang dapat saya akses hanyalah salinan mikrofilem hitam-putih, percubaan untuk membina kembali tulisan melalui rujukan silang pada manuskrip asal itu adalah tidak mungkin. Hasilnya, sehingga sekarang saya hanya sempat mentranskripsi beberapa bahagian manuskrip itu. Lihat Lampiran 2. Oleh sebab itu, dalam rencana ini, saya akan beri perhatian kepada peristiwa awal setelah terkandasnya kelima-lima buah kapal itu serta hubungan antara orang Belanda dengan penduduk setempat sepanjang Mac 1650.

Di bahagian atas halaman 296 s/d 302*r* terdapat ayat “dalam kapal *Tijger* pada [tanggal]’Mac 1650”. Tetapi di halaman berikutnya diganti dengan “[nama bulan] di atas Pulau Kecil Sagorij terletak 2½ mil ke barat di atas Karang dari Pulau Cambona”. Hal itu menunjukkan pengarang catatan itu adalah pemegang arkib kapal *Tijger*, maka telah ditugaskan untuk meneruskan catatannya bagi “Majlis umum kapal-kapal yang mengalami kemalangan ini”. Sebagai sebuah catatan harian, teks ini diberi tanggal secara berturutan. Di sebelah kiri teks dicatat tarikh setiap entri harian yang di-*outdent*, sering diikuti oleh formulasi “(Pagi-pagi) ketika mulai terang”. Oleh sebab saya bukan pengkaji filologi, maka ciri-ciri ortografis dan leksikologi teks manuskrip ini perlu disemak ahli manuskrip Belanda abad ke-17.

Sejak didirikan pada tahun 1602, VOC adalah sebuah syarikat mengendalikan perdagangan rempah-ratus, cengkih dan pala, yang ketika itu hanya



terdapat di kepulauan Maluku. Selain harus bersaing dengan saudagar rempah-ratus dari Portugal, Spanyol dan Inggris, VOC menghadapi persaingan daripada saudagar Asia yang sejak abad ke-14 telah menjalin hubungan perdagangan dengan pelbagai kesatuan politik, besar dan kecil, di kawasan itu. Hasilnya, VOC menjalankan pelbagai aksi diplomatik dan perang untuk menguasai kawasan itu seperti yang akan dijelaskan dengan lebih terperinci nanti. Pelayaran padah itu adalah sebahagian daripada ikhtiar VOC yang telah menjadi sebuah kekuatan politik dan tentera untuk menguasai sumber rempah ratus itu. Pergelutan untuk penguasaan atas sumber rempah ratus di Maluku itu hanya berakhir dengan penaklukan Makassar oleh bala tentera gabungan Bugis-Ternate-Buton-Belanda dalam Perang Makassar, 1666-69 dengan ditundukkannya Ternate pada tahun 1677/1684 (Chaudhuri 1985; Reid 1988-1993).

Pada tahun 1650, kegiatan VOC di Indonesia sudah cukup mantap. Pada tahun 1619, ia berhasil “menjadikan” kerajaan kecil Jakarta sebagai pusat pentadbirannya di Batavia, syarikat dagang Belanda itu berusaha untuk mengusir pesaing yang terkuat, *East India Company*. Pada tahun 1620, Pulau Run, wilayah takluk Inggris yang terakhir di Maluku telah ditawan dan dengan peristiwa penyembelihan Amboyna yang terkenal itu, VOC pada tahun 1623 berjaya memaksa pedagang Inggris yang terakhir keluar dari Maluku. Kejadian-kejadian ini telah menjadi topik banyak tulisan dan buku, sama ada yang bersifat ilmiah atau umum, termasuk Milton (1999) sebuah sejarah umum dan Schendel (1932) telah menjadikan peristiwa itu sebuah novel beletristik. Untuk memenangkan persaingannya dengan saudagar Asia, lebih-lebih lagi mematahkan pertentangan dari penduduk lokal, VOC memerlukan masa yang lebih lama. Melalui serangkaian upaya diplomatik dan peperangan pada pertengahan kedua abad ke-17, mereka dapat “mengamankan” kawasan pengeluaran rempah ratus yang “senilai emas” itu. Pertentangan yang terakhir daripada rakyat Maluku dipatahkan melalui beberapa ekspedisi di bawah laksamana Arnold de Vlamingh antara 1648 dan 1656 yang sudah disebutkan sebelum ini. Kejayaan cemerlang de Vlamingh itu adalah penaklukan yang terakhir ke atas Pulau Ambon pada tahun 1655 (de Jong 1998; Ricklefs 1991). Pelayaran kelima-lima buah kapal ke Ternate yang dibincangkan di sini adalah sebahagian daripada upaya itu. Oleh sebab armada VOC sedang menunjukkan kekuatannya di Ambon dan Banda, maka kelima-lima kapal itu dirancang untuk membawa pembekalan tentera dan perbekalan yang lain ke pos yang kedua terpenting dari Belanda di Maluku, Ternate.

Sebagai perusahaan perdagangan antara benua yang terkemuka pada masanya, VOC mengatur kegiatannya dengan sangat rapi. Sekian banyak ciri birokrasinya, termasuk tata buku kewangannya, penggunaan saham untuk pendanaannya atau sistem insuransnya, telah menjadi dasar bagi pentadbiran kewangan, bahkan struktur ekonominya. Selain pentadbiran, VOC juga mengadakan peraturan yang ketat tentang pola-pola pelayaran dan perdagangannya. Misalnya, untuk “meraih untung sebesar-besarnya” (dan itulah *notabene* tujuan





utama perusahaan itu!) (Knaap & Teitler 2002). Kapal-kapal layar itu dikuasai sebuah “tandem” yang terdiri daripada seorang nakhoda serta seorang *coopman*, “saudagar ahli”. Hasilnya, pada sekian banyak kesempatan terjadi perselisihan antara kedua-dua pimpinan itu, dan biasanya sang ahli nautika kalah terhadap kepentingan moneter perusahaan yang diwakili si pedagang. Contoh yang terkenal tentang masalah itu adalah peristiwa tenggelamnya kapal Batavia di Australia pada tahun 1628, yang baharu dibukukan kembali sebagai “popular history” yang sangat menarik (Dash 2002). Dalam Fuhrmann-Plempvan Duiveland pada 1976 terdapat beberapa “ceritera” pemberontakan yang lain.

Bagi orang bawahan VOC, seperti pelaut, askar, tukang dan pegawai tadbir, belayar ke Asia Timur pada abad ke-17 adalah risiko “pertaruhan jiwa” yang hanya diambil mereka yang sudah tidak mempunyai harapan yang lain di Eropah. Kematian di atas kapal pelayaran Eropah-Asia rata-ratanya mencapai angka hampir 10%. Dalam bulan pertama setelah tiba di Asia, hampir 20% dari orang yang tiba mati akibat penyakit yang tidak terdapat di Eropah. Selama bertugas di Asia, hampir sepertiga daripada orang bawahan yang tersebut itu yang masih hidup akhirnya terkorban dalam peperangan, wabak atau kemalangan (Boxer 1963; Bruijn & Gaastra 1993; Roeper & Van Gelder 2002). Jadi, dari awal lagi sudah dapat diperhitungkan bahawa hanya satu dari tiga orang yang berlepas ke Asia itu akan hidup dan pulang ke tanah airnya, Eropah. Oleh itu, adalah jelas bahawa hanya mereka yang “putus asa” akan mengambil jalan itu, maka, jawatan yang rendah dalam struktur perusahaan di Asia itu disandang orang yang sebenarnya dianggap sebagai “buangan masyarakat”. Tidak hairanlah sekiranya mereka sering bertingkah laku ganas, keji dan menjengkelkan. Pendidikan dan moral mereka rendah, sering kalah dalam segala hal bila berdepan dengan peradaban asli Asia yang lebih tinggi, selain senantiasa diancam penyakit dan ketidakpastian. Mereka sering berusaha untuk mempertahankan hidup dengan segala cara, biarpun dengan mengorbankan temannya sendiri. Guna mengendalikan para “preman” itu, VOC mengadakan tata disiplin dan hukuman yang ketat, tetapi sering tidak memadai untuk menegakkan pola tata tertib yang diperlukan, apalagi sang pimpinan sendiri cenderung melanggarnya.

Menurut laporan daripada pejabat pentadbiran Asia VOC di Batavia yang dikirim ke ibu pejabatnya di Amsterdam, pada tahun 1650 VOC ‘hanya’ kehilangan empat buah kapal yang lain, iaitu *fluytschepen*<sup>3</sup> *Witte Duyf*, *Potvis* and *Maeslandt* serta kapal *jagt* (atau *jacht*) *Visiagapatnam*. Kesemuanya “hilang di laut”. Kerana sebahagian besar daripada muatan dan perlengkapan armada yang terkandas di Kabaena ini sempat diselamatkan, maka kerugian VOC pada kemalangan itu tidak terlalu tinggi. Kehilangan muatan dan kedua-dua kapal *Witte Duyf* dan *Potvis* ditaksirkan berjumlah fl.181,736, sementara kejadian yang melibatkan lima kapal ini dicatat sebagai kerugian fl.116,970 sahaja. Perlu dicatat bahawa syarikat dagang itu pada kedua dasawarsa 1641 s/d 1650 mencatat keuntungan yang cukup gemilang, iaitu sekitar fl.10,400,000 dalam perdagangan



di Asia dan fl.36,300,000 pada kegiatan pelayaran Eropah – Asia. (Schmitt & Schleich 1988:87, 89). Bagaimanapun, kehilangan *shipping space* yang sangat berharga bagi para pedagang Belanda itu pasti dirasakan – kapal *Tijger*, misalnya, sebuah *retourschip* (kapal pulang-pergi) kelas satu dengan daya muat 1000 tan, merupakan sebuah mesin dagang dan perang utama yang amat diperlukan oleh sang kompeni yang sedang berupaya keras mengamankan kekuasaannya atas pulau-pulau Maluku.

Kelima-lima buah kapal armada yang terkandas itu sudah beberapa tahun dipakai VOC (Bruijn, Gaastra, Schöffer 1979-1987). *Tijger*, yang telah dibina pada tahun 1640 atau 1641 itu telah melakukan tiga kali pelayaran pergi-pulang antara Eropah dan Indonesia, dan baru sahaja tiba dari Belanda pada 4 Januari 1650, tiga bulan sebelum kemalangan itu. Empat buah kapal yang lain itu hanya satu kali sahaja melakukan perjalanan tujuh bulan lamanya dari Eropah ke Nusantara, kerana kelihatannya dari awal lagi sudah dirancang untuk perdagangan dan peperangan di Asia. *De Joffer*, sebuah kapal dagang jenis *fluyt* dengan isi muatannya 480 tan itu tiba di Asia pada tahun 1645. Kapal-kapal *jacht*, sejenis kapal layar cepat yang dapat digunakan sekaligus untuk berdagang dan berperang, *Luijpaert* (320 tan), *Bergen op Zoom* (300 tan) dan *Aechtekercke* (100 tan) masing-masing telah tiba pada tahun 1642, 1641 dan 1644. Agak susah melacak kegiatan yang dilakukan kapal-kapal itu sebelum mengikuti pelayaran nahas ini. Sehingga sekarang, saya hanya mendapat maklumat tentang *Luijpaert*, yang merupakan salah seorang peserta armada Laksamana VOC van Meerman yang pada tahun 1644 menyerang Kota Palembang, dan telah belayar ke Jambi pada tahun 1647/8.

Meskipun terletak di alur pelayaran utara ke Maluku, tetapi Kepulauan dan Kesultanan Buton tidak dianggap terlalu penting oleh syarikat dagang Belanda itu “di mana tak ada sesuatu, orang tak dapat mengambil sesuatu” (Kielstra 1910:309; Ligtvoet 1878). Demikian laporan laksamana Belanda Van der Haghen pada tahun 1615, merujuk pada keadaan wilayah yang terkenal miskin itu. Sebuah kesultanan di Bau-Bau mulai dicatat sejak penaklukan wilayah dan pemaksaan penerimaan agama Islam oleh Raja Ternate Baabullah pada akhir abad ke-16. Sejak itu, Buton dianggap sebahagian daripada kerajaan Maluku.

Kontrak rasmi yang pertama dengan VOC disepakati pada awal tahun 1613 ketika seorang kakitangan kompeni, Appollonius Scotte, mengadakan perjanjian persahabatan dengan pihak berkuasa setempat. Ternyata kedatangan kekuatan laut asing itu telah digunakan Sultan Buton untuk mencari bantuan menghadapi aspirasi peluasan daripada Makassar-Gowa. Hujah terpenting dalam perjanjian itu adalah kerjasama tentera dengan VOC untuk melindungi Buton terhadap pencerobohan daripada kekuatan luar, khususnya Makassar, sementara sang Sultan menyatakan bahawa Buton pada setiap konfrontasi akan “senantiasa” berpihak dengan Ternate, sekutu terpenting VOC di Maluku dewasa itu, serta pada Kompeni itu sendiri. Belanda diberi hak untuk mendirikan benteng kecil





di Bau-Bau, selain mata wang tembaga Belanda dinyatakan berlaku di seluruh Kerajaan Buton.

Walau bagaimanapun, anggota garnisun baru Belanda di Bau-Bau itu ternyata “bermain bak binatang dengan cara yang menjengkelkan” (Ibid.:308), sehingga Sultan dan rakyatnya merasa “amat terganggu” (Idem). Hasilnya, pada pertengahan tahun 1613 gabenor jeneral VOC P. Both singgah di Buton dan menjatuhkan hukuman ke atas “binatang” VOC itu. Schoorl dalam pembahasannya mengenai sejarah Buton memberitakan dengan terperinci kejadian itu, termasuk suatu penipuan antara orang VOC sendiri (1991:27; 2003:22-23). Pada tahun 1615, garnisun Belanda dipulangkan, kerana “persahabatan dan perkongsian dengan Raja Buton tak terlalu penting bagi kita [...] dari sana tak pernah dapat diharapkan keuntungan” (Kielstra 1910:309). Demikian bunyi alasan Laksamana Van der Haghen. Pada tahun-tahun berikutnya, Buton hanya dikenali sebagai antara sumber pembekalan budak yang pada masa itu menjadi “komoditi dagang” yang sangat penting.

Pada tahun 1624, Sultan Buton meminta bantuan daripada Belanda untuk mempertahankan kerajaannya dari serangan Makassar. Tetapi, VOC tidak menghiraukannya sehingga pada tahun 1634 laporan bahawa Buton telah menjadi daerah taklukan Kerajaan Gowa-Makassar diterima. Ternyata banyak perselisihan telah berlaku dengan penaklukan Makassar itu dan penggantian takhta kerajaan Buton pada tahun 1635/36 menjadi alasan suatu konflik yang mendalam telah berlaku dalam pemerintahan Buton. Makassar di bawah *sapati*, semacam “perdana menteri” kesultanan, mendukung pembantaian awak sebuah *fluylt* VOC, *Velzen*, yang terkandas di Pulau Wowoni, serta pembunuhan, penawanan dan penyiksaan terhadap kakitangan sebuah kapal dagang peribadi Belanda yang singgah di Bau-Bau. Sultan menempatkan isteri nakhoda kapal partikulir Belanda yang ikut ditahan, Elsje Janszoon, itu di rumah isterinya sendiri dengan diberi layanan dengan baik, di mana ia “menginap sebagai tamu [dan] selalu diperlakukan dengan baik” (Schoorl 1991:32-34, 2003:30-31). Akhirnya, pada tahun 1637 dan – dalam skala lebih besar – tahun 1638 VOC menyerang Bau-Bau, “met intentie [...] in d’assche te leggen tot revengie ende exempel van de leelycke moort” (“dengan maksud [...] dihanguskan habis sebagai balas dendam dan contoh atas pembunuhan yang keji itu”) (Schoorl 1991: 311). Akan tetapi, kedua-dua serangan itu tidak berhasil merebut benteng Wolio yang merupakan pusat Kesultanan Buton. Setelah itu, hanya sesekali terjadi hubungan antara Belanda dan Buton, di mana “dari kedua belah pihak terlihat sikap berhati-hati” (Schoorl 1991:34-38, 2003:31-38 – sampai terjadi kemalangan kelima-lima buah kapal yang diperkatakan dalam rencana ini.

Kepada semua ahli pelayaran VOC pada tahun 1650, nama pulau Combona, Comboina, Cambona atau Camboina adalah Pulau Kabaena, pulau yang paling barat di Kepulauan Buton, di sebelah selatan jazirah Sulawesi Tenggara. Gugusan batu karang kelima-lima kapal karam itu dinamakan *Sagorij* atau



*Sangory* yang terdapat pada peta laut moden antara 5° 20-25'S dan 121° 42-47'T. Pada 5° 20' 30"S dan 121° 46' 40"T, di bahagian utara batu karang itu, terdapat sebuah pulau yang kecil yang di atas peta laut tercatat di bawah nama Sogori. Pulau itu dikenali penduduk setempat sebagai Pulau Sagori. Lihat lampiran 1: Peta. Kini, pulau itu adalah sebahagian dari Desa Sikeli, Kecamatan Kabaena Barat pada Kabupaten Kabaena, dengan dihuni 68 buah keluarga yang sebahagian besarnya bersuku dan berbahasa Sama-Bajau (Safri Burhanuddin 2004:77; Tahir et al. 1978; Liebner 1998). Kependudukan di pulau itu pada tahun 1650 adalah tidak jelas.

Tempat kemalangan kelima-lima buah kapal itu dapat diperkirakan berdasarkan beberapa catatan dalam jurnal. Pada petang 4 Mac, nakhoda kapal *Tijger* memutuskan agar:

[XXX] (Tidak jelas dan tidak dapat dibaca)

“pertama membawa /  
agar mendapatkan ruang sedikit para serdadu ke /  
suatu pulau kecil tertentu ke arah barat /  
di atas karang sekitar 2½ batu dari pulau /  
Cambona terletak menurut perkiraan satu /  
lemparan tembakan *cartouw* [sejenis meriam kecil]  
dari kapal-kapal yang mengalami kemalangan itu.”

(Dagregister 1650:299 recto)

Pulau kecil yang berjarak satu kali tembakan meriam kecil itu ternyata terletak di bawah angin dari tempat kandasnya kapal-kapal itu:

[XXX]

“mempunya urusan banyak dengan /  
mendiamkan orang-orang semua /  
kerana ada banyak orang mabuk /  
bagaimanapun juga berusaha [XXX] /  
tidak [dapat] menjauhkan mereka dari drum-drum [minuman keras] yang  
terus-menerus /  
datang hanyut [dari kapal kandas ke pulau] /  
[sehingga] dikuburkan yang [drum-drum] itu di bawah pasir.”

(Dagregister 300 verso)

Pada minggu pertama setelah terkandasnya kelima-lima buah kapal ini angin dilaporkan bertiup dengan kencang dari arah barat. Tetapi, agak susah ditentukan apakah angin dan ombak yang kuat atau masalah minuman keras yang menjadi faktor gagalnya upaya untuk mengapungkan kembali kapal *Aechtekercke*, kapal terakhir yang belum bocor itu. Pada 6 Mac



[XXX]

“pagi-pagi, dari fajar sampai malam /  
sibuk dengan membongkar muatan *jacht* *Aechtekerke* /  
serta mengambil bekal dari /  
kapal-kapal yang mengalami kecelakaan lain itu /  
pada waktu siang menyibukkan diri dengan mendirikan /  
beberapa tenda di sini di pulau Sangorij agar para serdadu /  
yang kini sangat [sibuk?] dengan minum minuman [keras] [XXX] /  
boleh dihadapi kerana main bos [XXX] /  
bersama anak buah kapal”

(Dagregister 299 verso – 300 recto)

Kapal *Aechtekerke* ternyata dapat dilepaskan dari batu karang pada siang hari keesukannya. Tetapi, nakhoda kapal *Tijger* yang perlu menunjukkan kepimpinan dalam upaya penyelamatan itu mencari tempat yang nyaman untuk berehat untuk kali pertama sejak tiga hari dan

[XXX]

“pada waktu malam kembali /  
ke atas kapal di mana *jacht* tersebut /  
duduk pada bebatuan karang tanpa kelihatan /  
terputus kabel jangkar, dikhabarkan bahawa /  
nakhoda [kapal *Aechtekercke*] bertengkar dengan jurumudinya /  
sebagaimana dikhabarkan oleh jurumudi bahawa nakhoda /  
bertanggungjawab bahawa *jacht* itu kembali ke /  
bebatuan karang [maka] di atas hal ini [XXX] /  
hati kami yang sedih betul terpukul [XXX] /  
tidak lama kemudian dan *jacht* itu seluruhnya /  
pecah dan penuh air.”

(Dagregister 300 recto verso)

Ternyata, kepada pelaut Belanda kini tinggal menyerahkan diri kepada belas kasihan Yang Maha Esa dan mendoakan bantuanNya:

[XXX]

Terjemahannya “kepada Tuhan Yang Maha Berkuasa /  
bersyukurlah [kami] masih dapat menyelamatkan sedikit beras yang kering /  
seandainya tidak keadaan amat menyedihkan /  
datanglah beberapa orang hitam ke [kapal] *Luijpaart* dengan /  
perahu-perahu kecil mereka memancing [XXX] /  
yang berbicara sedikit dengan kami /  
berangkat sebentar lagi kembali [XXX].”

(Dagregister 1650: 303 recto)



Jadi, penduduk tempatan kelihatan menjual beberapa ekor ikan kepada orang Belanda. Inilah yang menjadi salah satu kunci keberhasilan upaya menyelamatkan diri dari kesengsaraan yang dialami anak kapal itu. Ketika angin barat menguat kembali pada petang 8 Mac, kapal *Tijger* yang selama itu kelihatan masih digunakan sebagai tempat perlindungan sebahagian besar anak kapal dan perwira itu pecah dan hancur akibat dihempas gelombang sehingga akhirnya mereka yang masih bertahan di situ terpaksa berpindah ke Pulau Sagori. Mendapat makanan dan air bagi hampir 600 orang yang terdampar itu adalah masalah yang besar. Pada hari yang ketiga setelah kemalangan itu, beberapa buah sekoci kapal telah dikirim ke Pulau Kabaena untuk mencari air minum. “Orang hitam” yang menghuni di daerah itu menjadi terselesainya masalah bekalan makan dan minum ini. Pada 9 Mac datang lagi.

[XXX]

“ke sini dari pulau Cambona /  
banyak perahu kecil yang memancing /  
mereka bergaul sedikit dengan kami [dan] membawa /  
beberapa ekor ayam dan kambing yang sangat [XXX] /  
bersama pakaian untuk menghadapi [tidak jelas] [XXX] /  
juga beberapa buah-buahan [XXX] bersama [XXX].”

(Dagregister 301 recto)

Ternyata bahawa penduduk tempatan menggunakan kesempatan mereka untuk menawarkan ikan dan makanan kepada anak kapal yang terdampar itu. Makanan itu yang “dihidangkan di meja perwira [kami] / santap dengan nikmat dan kesedapan yang besar” (Dagregister 302 verso). Walau bagaimanapun, bekalan yang didapatkan dari penduduk pulau Kabaena itu terpaksa ditukar dengan barang asal muatan kelima-lima kapal itu. Anak kapal Belanda itu sering merasa bahawa mereka telah diperdaya penjual itu:

[XXX]

“Adapun / ke sini dari Pulau Cambona datang /  
perahu kora-kora yang sudah lama ditunggu [tidak jelas] bersama 10 sampai  
12 /  
perahu kecil di atas mana terdapat pimpinan mereka /  
[..] mengantar beberapa ekor kambing dan ayam /  
yang menjadi amat mahal sehingga /  
rakyat biasa kami menghadapi kesulitan dengan /  
menawar.”

(Dagregister 312 recto/verso)

Hal itu akhirnya menjadi antara kritikan pihak pentadbiran VOC kerana “harga-harga” yang dibayar anak kapal yang terkandas untuk mendapatkan



makanan selama berada di Kabaena itu dianggap “sangat mahal” (MacLeod 1927:428)

Pada 11 Mac muncul “beberapa orang hitam” yang memperkenalkan diri sebagai ‘ambassaddoor’ dan ‘duta’ dari raja setempat, sehingga diputuskan untuk menghantar dua orang perwira Belanda ke Pulau Kabaena untuk “mengirim salam kepadanya atas nama kami semua” serta mengatur pengiriman “distincte verversinge” (‘penyejuk tertentu’, ertinya bahan makanan).” (Daghregister 1650:303 recto). Utusan Belanda itu kembali pada hari esuknya, “melaporkan [bahawa ia] tak menemui seorang raja / dan juga dari / tentang? [XXX] duta [penduduk lokal] tidak / mendapatkan petunjuk” (Daghregister 1650:303 recto). Alasan kegagalan pertemuan ini tidak menjadi jelas dalam teks jurnal ini:

“zijnde ‘t selve een frivole /  
redenen ??? loge de persoonen met haer /  
in Compagnie gegaen vanden Coninck gesonden /  
sij gemerckt op d’aencomste bij hen daer van /  
‘t minste verman? gedaen wierde maer soo lang /  
met een ijdele praatje dillaijerende gehouden /  
datte spade was weder herwaerts te comen wesen? /  
die luijden soo sij opiniere? partije Invasies? en land? /  
lopen off arme visschers door dien soo Sober /  
waren dat niet een weijnich Setens nachte /  
logiement conde Erlangen Involgen haer XXX /  
onse? prauw onder den blauwe hemel ten nacht /  
Xuste mochten begeven, conndende over sulcq /  
niet apprehenderen? den Coninck affgecomen /  
was nochte daer omtrent hem onthiel maer? /  
wel 2 a 3 dagen landwaerts in soo dat /  
speurende verwloos? pratiens verlijt te sijn /  
haer weder van dach naer de versche revier /  
alswaer d’onse water halen”

(Daghregister 303 verso)

Terjemahan harafiah petikan yang tersebut di atas agak sulit maka dikekalkan bahasa dalam teks asal. Namun, dari huraian itu dapat disimpulkan bahawa utusan Belanda dari kapal yang mengalami musibah itu dihantar ke satu tempat berkumpulnya nelayan yang miskin. Dari situ, orang tempatan telah menawarkan diri untuk menghantar mereka kepada rajanya itu menghabiskan waktu dengan “pembicaraan yang tidak berguna”, sehingga saat untuk kembali ke Sagori sudah lewat. Nelayan yang mereka temui itu begitu miskin. Kesemua perwira Belanda itu terpaksa tidur di bawah langit dalam perahu kerana tidak



ada rumah penduduk yang boleh ditumpangi. Tempat raja itu dikhabarkan berada di pedalaman pulau, sekitar dua hingga tiga hari perjalanan kaki dari pantai dan penduduk tempatan berusaha untuk menghalang orang Belanda masuk ke situ. Akhirnya, perwira itu memutuskan untuk kembali ke Sagori. Sebelum pulang, mereka mengambil air minum dari sebatang sungai.

Oleh kerana hubungan yang jelas dengan pihak yang berkuasa setempat dianggap penting, maka pada malam itu juga sebuah utusan baru telah dikirim ke daratan Pulau Kabaena, “[kerana] percaya bahawa ada suatu jalan setapak yang diterangkan [XXX] / oleh orang kaya [gelar priyai] lain [agar] asal baginda dapat / dilihat dan beliau [XXX] agar di sana / dapat berbicara secara lisan.” (Daghregister 304 recto). Utusan tersebut kembali pada tarikh 14 dan melaporkan bahawa ia:

[XXX]

“sang Raja Pulau itu kemungkinan secara langsung/  
ditemui dan pada beliau melihat duduk /  
di sebuah tempat yang agak tinggi dikelilingi oleh lebih /  
daripada seratus lelaki ke mana /  
menuju [tidak jelas] yang besar bergembiralah [beliau - tidak jelas] /  
kerana orang Belanda datang berkunjung /  
oleh kerana itu diputuskan pada majlis [agar] dua orang /  
dari perkumpulan ini di samping persembahan iaitu /  
2 buah *boelonth* [?] dan 4 buah *chavenijs* [?] [kedua kata ini kemungkinan  
besar menunjuk jenis-jenis kain] /  
dikirim ke baginda itu oleh kerana itu nakhoda Harm[tidak terbaca] /  
arentszoon dan saudagar muda Cornelis Crackou[tidak terbaca] /  
dipilih pada pagi hari waktu fajar dengan /  
perahu kami dan 4 serdadu di samping dua sekoci dengan awaknya /  
yang sekaligus disuruh mengambil air /  
akan pergi ke sana untuk menyampaikan salam kepada baginda itu.”  
(Daghregister 304 recto/verso)

Salah satu alasan perlunya diadakan hubungan dengan pihak yang berkuasa tempatan adalah kerana kurangnya bahan bekalan yang masih tersisa. Setelah dikira balik pada 14 Mac, catuan makanan hanyalah “daging lemak dan daging kering serta setengah gelas minyak goreng yang biasa dibahagikan kepada serdadu dan anak kapal terpaksa dikurangkan menjadi dua kali seminggu”. Sehubungan itu, majlis perwira Belanda berharap “mengerjakan sesuatu yang menguntungkan bersama Raja itu”. dan mengirim seorang utusan lain kepadanya pada pagi hari 15 Mac (Daghregister 305 verso). Utusan itu kembali sudah pada petang hari dan melaporkan





[XXX]

“memandang Raja di Pulau besar dan /  
bersama mengadakan beberapa pembicaraan khusus /  
berjanjilah [beliau] dalam segalanya sesuai kemampuannya /  
membantu kami dan menyediakan beberapa kendaraan yang /  
dapat membawa sekitar 10 orang /  
membawa kami ke Buton memerintahkan /  
kepada pembantunya [agar?] kami [tidak terbaca] adalah [tidak terbaca] /  
kambing [tidak jelas] baginda itu adalah seorang /  
yang hanya kecil kebesarannya maka adalah [tidak terbaca] /  
sekitar 100 sampai 150 orang hitam padanya [tidak terbaca] /  
mendampinginya tanpa keanggunan atau [tidak terbaca] /  
memasukkan orang kami seusai mengadakan makan /  
siang dan pembicaraan tanpa banyak maksud /  
kembali [tidak jelas] meminta kepada baginda /  
membawakan 2 sampai 3 ekor kambing dan 5 sampai 6 ekor ayam tanpa /  
lebih kelihatannya penghuni wila/  
yah itu adalah orang miskin dan sederhana yang /  
mencari nafkah dengan memancing saja.”

(Daghregister 306 recto)

Ternyata, raja yang ditemui itu hanyalah seorang penghulu sekelompok nelayan. Oleh itu, ternyata bahawa kewibawaan yang dimilikinya tidaklah terlalu besar. Kesulitan dengan menghentikan penduduk setempat mengambil barang-barang dari kelima-lima buah kapal yang terkandas itu terus-menerus bertambah. Akhirnya, pada 16 Mac, seorang dari kelompok penjarah yang datang pada hari itu ditahan seorang perwira Belanda. Pada keesukan harinya, orang Belanda mengirim salah seorang perwira mereka “dengan memakai pedang” yang bertugas

“baginda /  
itu diperingatkan [bahwa] rakyatnya kelihatan /  
tanpa pengetahuan beliau dengan sejumlah besar /  
perahu berdatangan ke kapal dan menjarah kapal-kapal itu.

(Daghregister 307 verso)

Akan tetapi, nelayan yang miskin dengan perahu mereka itu sudah tak ada lagi, oleh kerana salah seorang dari mereka ditahan sebentar oleh kami/dan mereka jadi takut (Daghregister 307 verso). Rupa-rupanya mereka yang ditemui itu adalah salah satu kelompok suku Sama-Bajau yang dengan mudah berpindah ke tempat yang lain dengan menggunakan perahu-perahu mereka.

Oleh kerana tidak ada lagi jalan keluar yang lain, pada 8 Mac telah diputuskan untuk menghantar sebuah sekoci kapal ke Ambon untuk



memaklumkan kepada Laksamana de Vlamingh tentang kemalangan itu. Sesuai untuk perjalanan yang jauh itu, sekoci itu berlepas pada malam hari 9 Mac. Setiba di Ambon, De Vlamingh langsung memerintahkan dua buah kapal dari skuadronnya ke Ternate dan juga memutuskan bahawa kapal-kapal yang pertama yang belayar ke Jawa harus singgah di Buton. Tetapi, oleh kerana angin barat masih bertiup dengan kencang, kapal-kapal yang pertama dari Ambon hanya tiba di Buton pada 2 Mei. Sementara itu, pelaut Belanda yang terkandas di Kabaena itu terpaksa mencari sendiri jalan keluar dari mala petaka itu. Keputusan pembuatan sebuah kapal baru diambil pada tanggal 14 Mac:

[XXX]

“Pada hari ini dengan semangat [XXX] /  
yang pecah [XXX] ditarik [XXX] /  
sebuah *jacht* yang panjang lunasnya sekitar 100 kaki /  
dan lebarnya 20 kaki dimulai membangun [;] sekoci-sekoci [XXX] /  
sebagaimana cuaca dan angin mengizinkan [XXX] /  
kapal, [akan?] dikirim khususnya ke *jacht* Aechtekercke /  
agar dari sana bagian kayu yang demikian diperlukan /  
diambil atau dibongkar sebagaimana dengan gampang /  
dapat dipergunakan untuk maksud kami”.

(Daghregister 305 recto)

Sementara tukang kapal sibuk membina kapal baru itu, anak kapal yang lain berusaha untuk menyelamatkan sebanyak mungkin muatan dan senjata yang masih ada di atas kapal-kapal kemalangan itu. Akhirnya, mereka dapat menyelamatkan sebahagian besar barang dagangan dan 87 buah meriam dari bangkai kelima-lima buah kapal itu.

Sekoci yang diutus ke Ambon dalam perjalanannya singgah di Bau-Bau di mana anak kapalnya memaklumkan Sultan Wolio tentang musibah yang mereka alami itu. Pada 18 Mac, ternyata penterjemah Belanda yang ikut serta dalam sekoci itu kembali dan melaporkan bahawa Sultan “in persoon” sedang menuju ke Sagori. Majlis perwira Belanda memutuskan untuk menerima kunjungan itu “dengan anggun dalam [pakaian] kebesaran/ yang selazimnya dengan mengikuti cara negara setempat,” dan beberapa sekoci kapal dipersiapkan sebagai utusan penjemputan (Daghregister 308 verso). Akan tetapi, ketika tiba pada waktu siang Sultan ternyata “kurang berkemauan mendarat pada waktu hari yang terpanas,” (Daghregister 308 verso) sehingga upacara penjemputannya diadakan waktu malam “sebagaimana mestinya [XXX] / dengan menembakkan senapang dan meriam”. Dalam beberapa rapat bersama pada dua hari berikutnya, Sultan Buton menyatakan kesediaannya untuk membantu seberapa yang boleh dan langsung menyiapkan beberapa buah perahu *kora-kora* untuk mengangkut sebahagian anak kapal VOC yang mengalami kemalangan itu ke Bau-Bau, sebagai tanda hormat dan persahabatan majlis perwira Belanda memutuskan



untuk mempersembahkan beberapa persalinan kain dan pakaian serta sejumlah botol minyak wangi, barang-barang dagangan yang paling digemari ketika itu kepada Sultan dan pembesar yang mendampingi beliau<sup>4</sup>. Rombongan Sultan dan anak kapal yang diutus ke Buton berangkat pada 22 Mac.

Sebelum kembali ke Bau-Bau, Sultan Buton menugaskan seorang menteri-nya (dalam teks disebut sebagai “gougou Cap[itan] lauw”<sup>5</sup> untuk menjaga keadaan dan membantu para awak kapal-kapal yang kandas itu. Dalam bahagian teks yang sempat saya teliti tidaklah jelas di mana utusan Buton itu ditempatkan, ternyata mereka memasang tenda di tempat yang tidak terlalu jauh dari perkemahan Belanda:

“Selain itu pada hari ini [25 Mac] [pergi] nakhoda *tijger* /  
dan *bergen op den Zoom* serta /  
saudagar muda dari *tijger* ke orang kaya itu /  
iaitu *gougou Cap=“ lauw* [XXX] /  
dan beberapa bangsawan lain [pergi] /  
dan mengatakan kepada mereka bahawa rakyat mereka /  
mahu dilarang agar tidak [belayar] ke bangkai kapal kami /  
[belayar] untuk [mengambil] barang-barang Kompeni /  
sebagai miliknya /  
serta sekaligus mengutarakan bahawa orang-orang Buton sangat [gemar]  
mencuri /  
apapun yang bisa mereka dapatkan / dari [XXX] [bangsawan Buton] berjanji  
hal itu akan dilarang /  
pada rakyat mereka [perwira Belanda] mendapatkan dalam tenda-tenda  
mereka [orang Buton] 25 bola /  
meriam yang kami ambil sehingga /  
mereka menjanjikan bahawa apa yang sementara ini sudah mereka ambil  
[tidak jelas] /  
akan mereka antar ke tenda-tenda kami.”

(Daghtregister 1650:313 recto/verso)

Askar dan pelaut Belanda tidak dapat menahan untuk mengambil untuk diri sendiri barang-barang dagangan yang basah terendam air yang dibawa ke Sagori untuk dikeringkan. Pada 27 Mac, seorang askar ditahan majlis perwira Belanda kerana mencuri barang dagangan yang ingin ia gunakan untuk ditukarkan dengan makanan. Perlu diingat bahawa catuan “rakyat biasa” sudah dikurangkan, selain makanan hanya boleh didapati dengan menukarnya dengan barang dagangan itu! Selanjutnya, teman-temannya mengancam akan memberontak jika pencuri tidak dilepaskan.

Orang Buton tidak senang dengan sikap tegas majlis perwira Belanda itu. Pada keesokan harinya, Sang *Gou-Gou Cap' Lau* menuntut agar anak buahnya diizinkan mengunjungi kapal-kapal yang karam itu untuk mengambil beberapa



barang besi yang tidak terangkat. Menurutnya, bila hal yang sudah diizinkan atasannya (maksudnya Sri Sultan Buton) itu tidak dapat dilaksanakan, ia dan teman-temannya akan kembali ke Bau-Bau. Dalam teks itu adalah kurang jelas apakah permintaan itu disetujui. Orang Buton sekali lagi mengunjungi kapal kemalangnya itu, dan menerangkan kepada utusan Belanda yang ditugaskan mengatur hal itu bahwa mereka:

“tidak merasa terlalu senang mengatakan /  
kerana kami yang bersama mereka dari Buton dan ternate /  
teman [maka] semestinya diizinkan agar /  
sedikit besi dari kapal-kapal itu boleh /  
diangkat bagaimana hal itu akan berkembang akan /  
diajar pada waktu mendatang.”

(Daghregister 315 verso)

Kepada Sultan Buton yang meminta agar beberapa pucuk meriam dikirim ke Bau-Bau, majlis perwira Belanda, melalui sepucuk surat yang diterima Sultan pada 30 Mac menyampaikan penolakan yang sama. Saudagar VOC berpendapat, bahwa “tak dapat dianggap baik bilamana negara kha/fir itu diberikan kuasa atas meriam kami.”

Catatan pada “ultimo Maret”, hari akhir bulan Mac 1650 (Daghregister 317 recto) bermula dengan daftar barang yang sempat diangkat dari kapal-kapal yang kandas itu, yakni beberapa bungkus pakaian dan kain, dua meriam, dua tong minyak goreng dan empat tong daging kering. Berikutnya diceritakan bahwa mereka menyiapkan pengiriman bahan makanan kepada teman-teman di Bau-Bau: Terdapat khabar

[XXX]

“dari teman-teman di Buton [XXX] /  
yang menurut pemberitaan mereka sangat /  
mengeluh..’.

Agak susah mengerti maksud keterangan berikutnya. Ternyata bahwa di Bau-Bau tidak ada yang siap untuk menyediakan jamuan bagi para pendatang itu, dan janji Sultan dianggap tidak terpenuhi. Kesudahannya, pada hari-hari berikutnya majlis perwira di Sagori menyiapkan lagi pengiriman bekal ke sana ....”

(Daghregister 317 recto).

Kencangnya angin dan derasnya hujan pada awal bulan April menjadi alasan kekhuatiran bahwa Pulau Sagori yang rendah itu akan dibanjiri, sehingga sebahagian dari muatan yang diselamatkan, atas nasihat penduduk setempat, dibawa ke daratan Pulau Kabaena. Pada awalnya, disangkakan hal itu hanya tipu muslihat agar barang-barang yang sudah diselamatkan itu dapat diambil



penduduk setempat. “[mereka] adalah juga suatu bangsa yang tak dapat dipercaya ....” Perkhemahan yang dibangunkan di daratan Kabaena itu dijaga oleh 50 serdadu dengan beberapa meriam (Daghregister 324 recto). Kesulitan dengan utusan Sultan Buton pun berlanjut: Bahan makanan yang disediakan utusan-utusan itu dianggap kurang dan terlalu mahal oleh orang Belanda dan permintaan-permintaan akan berbagai oleh-oleh (cenderahati) oleh sekian banyak pejabat Buton yang datang berkunjung berlangsung terus:

“[XXX] mengatakan [XXX] /  
setiap kali kami datang berkunjung mereka /  
harus diberikan suatu persembahan atas mana mereka /  
diberikan jawapan bahawa [kami] kehilangan segala-galanya di laut.”  
(Daghregister 324 recto)

Bagaimanapun, pada 20 April terdapat berita, bahawa

[XXX]  
“orang-orang kami di Buton /  
mereka tiap hari hidup bersenang-senang dengan /  
naik kuda-kuda yang oleh Sang Raja /  
dipersembahkan kepada mereka di sana sehingga kelihatan bahawa  
[baginda? – XXX] /  
menurut surat mereka sangat suka kepada mereka dan /  
ingin memperlihatkan seandainya sebelumnya tak ada ketidaksetiaannya  
[XXX] /  
maka kesukaan mereka [XXX] akan berakhir sebagaimana /  
[biasa? – XXX] atas harapan-harapan hampa bahawa Tuhan yang Maha  
Esa /  
pada [waktu] singkat semoga berkenan membantu [kami agar] keluar dari  
sini.”

(Daghregister 326 recto/verso)

Kapal baru yang dibina itu akhirnya dapat diluncurkan pada awal Mei. Sebagaimana disebut tadi, kapal itu diberi nama *Het Jacht van Vijven*, “Kapal *Jacht* dari yang Berlima-Lima itu.” Ketika pelaut Belanda masih sibuk menyiapkan kapal baru itu untuk belayar, tibalah sebuah galei Sultan Buton yang membawa khabar kedatangan dua buah kapal layar Belanda di Bau-Bau. (Daghregister 334 verso). “[Semoga] Bapa yang / Bertuhan membiarkan bahawa [berita] ini adalah benar agar / [kami] akhirnya dapat meninggalkan kesengsaraan yang menyedihkan ini.” Demikian catatan juru cerita atas berita itu. Pada pagi 7 Mei 1650 tibalah sekoci pertama *fluytschip Trouw*, salah satu daripada dua kapal layar VOC yang berlabuh di Buton itu di Pulau Sagori. Kedatangan mereka mengakhiri masa penuh gelisah ini.



Kedatangan bantuan sudah sangat diperlukan, “kerana orang-orang itu mulai menjadi sakit dan pada 5, 6 dan 7 Mei, tiga orang meninggal; pada 7 lagi 2 dan pada 9 kembali meninggal 2 orang.” (Mac Leod 1927:429). Kapal yang lain menyusul ke Buton. Pada keseluruhannya ada enam buah kapal VOC mendarat di Buton antara 2 hingga 14 Mei. Jumlah itu cukup untuk membawa kesemua anak kapal daripada kelima-lima buah kapal yang kemalangan serta muatan dan meriam yang diselamatkan ke Jawa. Dengan itu, kapal yang mereka bina selama terdampar di Kabaena ikut belayar ke Batavia. Ia diberi nama baru *Trostenburg* (Benteng Pelipur Lara).

## PENUTUP

Kemalangan armada Ternate pada tahun 1650 ini adalah antara peristiwa yang terjadi selama keberadaan VOC di Asia dan interaksinya dengan kerajaan tempatan yang sudah hampir terlupakan. Berbeza dengan sekian banyak kejadian yang lain, peristiwa itu tidak membawa kepada konfrontasi ketenteraan, tetapi berakhir dengan cukup baik. Kesemua anak kapal dan askar Eropah dapat “berusaha sendiri agar” dipulangkan. Demikian juga dengan sebahagian besar muatan dan senjata VOC yang telah diselamatkan dengan yang lain diambil orang tempatan. Yang paling penting adalah berkembangnya hubungan persahabatan antara orang Buton dan pendatang dari Eropah: Selain terjalannya hubungan diplomat yang erat antara VOC dengan Kerajaan Wolio (yang kebetulan pada awal tahun 1667 adalah alasan bagi Laksamana Speelman untuk membantu Sultan Buton ketika diserang armada Makassar!), terjadilah pula hubungan “peribadi” antara para pelaut yang kemalangan itu dan penduduk setempat. Catatan peristiwa ini melaporkan bahawa “semua anak kapal yang diseberangkan ke Buton menjalankan kehidupan mereka dengan baik dan senang, dan menghabiskan waktu mereka dengan naik kuda dan permainan” (Mac Leod 1927:429). Sebelum ini sudah disebut bahawa akhirnya hubungan antara Sultan dan orang Belanda terjalin dengan amat baik. Atas permintaan Sultan Buton, maka tinggallah 25 orang askar dan perwira Belanda di Bau-Bau. Mereka hanya pulang pada bulan Januari 1651 ketika De Vlamingh singgah di Bau-Bau dalam suatu pelayaran yang lain ke Kepulauan Maluku.

Peristiwa-peristiwa ini adalah lebih daripada sebuah “cerita lucu-lucuan”. Kemalangan armada itu telah “menghasilkan” suatu catatan yang terperinci dan yang tertua di Eropah tentang Kesultanan Wolio dan Pulau-Pulau Buton, sehingga catatan ini menjadi begitu bernilai bagi pengetahuan kita akan sejarah dan etnografi Sulawesi Tenggara. Semestinya kita bertanya, apakah dalam catatan harian Kesultanan Wolio tidak terdapat sebuah “versi ke-Buton-an” tentang peristiwa ini. Dalam catatan harian Kerajaan Bima ada serangkaian berita yang terperinci tentang tenggelamnya sebuah kapal milik saudagar Arab yang mendapat bantuan daripada raja setempat (Chambert-Loir, Siti Maryam



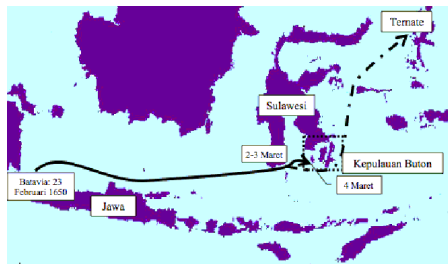


1999:349ff). Adalah jelas bahawa sudut mata peribumi atas kejadian itu dapat menerangkan sekian banyak hal yang agak kabur dalam catatan Belanda. Selain itu, sisa kelima-lima buah kapal yang kemalangan di Kabaena itu menjadi sebuah situs arkeologi yang bernilai tinggi dari segi ilmiah kerana ia dapat memperdalam pengetahuan kita tentang pelayaran orang Eropah pada abad ke-17. Selebihnya, peristiwa itu akan dapat membantu kita lebih menerangkan masa dan daerah yang sering dilupakan dalam penulisan sejarah Eropah mahupun Indonesia.

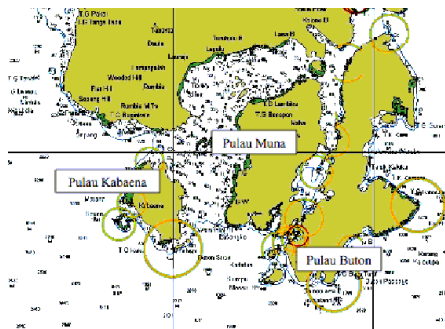
Secara ideal, tenggelamnya Armada Ternate pada tahun 1650 itu menjadi topik suatu program penelitian yang berpadu yang seyogianya boleh dilakukan filolog, sejarawan dan arkeologi baik dari Barat mahupun Timur. Dengan menghidupkan kembali kerjasama yang mewarnai kejadian 355 tahun yang lampau itu kita berkesempatan merancang kerjasama yang akan menguntungkan baik pengertian antara bangsa mahupun pengetahuan ilmiah.

#### LAMPIRAN 1

Peta Kepulauan Buton dan Rute Pelayaran *Tijger*, *Bergen op Zoom*, *Luijpaert*, *Aechtekercke* dan *De Joffer* dari Batavia ke Ternate (Februari-Mar 1650)



Haluan Armada



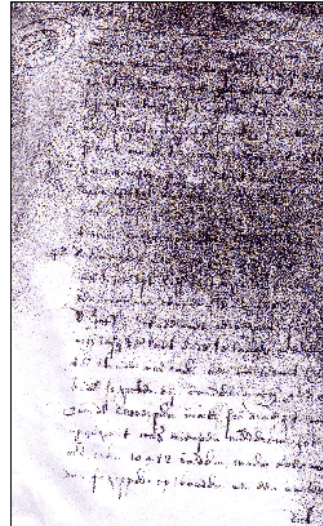
Kepulauan Buton



## LAMPIRAN 2

Transkripsi beberapa bagian jurnal yang masih terbaca

- a. Mar 4-8, 1650: Terjadinya  
Kecelakaan  
[298recto]
- 4ende Smorgens een wijle voor  
dach zijn ?wij geza? /  
menlijck opt Riff vant eylandt  
Combona [XXX] /  
den vierman den eersten  
zijnde de fluijt /  
d'Joffr doende mee de  
behoorlijk? seijn? de  
[XXX] /  
och lasn te laet ende te langh  
gebeijt is [XXX] /  
ter? stondt ons roer aen  
backboort leggende? /  
ende sogooten bij, conden  
noch geen /  
grondt bewerpen maer  
soodrae het loot /  
opgehoudt was wierpen  
wederom, hadden /  
aldoen to a 12 vadem, maer  
onder [XXX] /  
den schippen op stonden aen  
een ancker /  
[298verso]  
dat slaegvaerdigh was affdoen  
ha? en viel voorde bodem  
/  
neder sonder te eijsohen?  
leggende met de  
anckerstock/  
boven water soo datten ten  
eersten vast saten /  
ende stiet soo geweldich  
datten qualijck opt schip /  
conden staen, deden alle  
devor? om onse vaartuig /



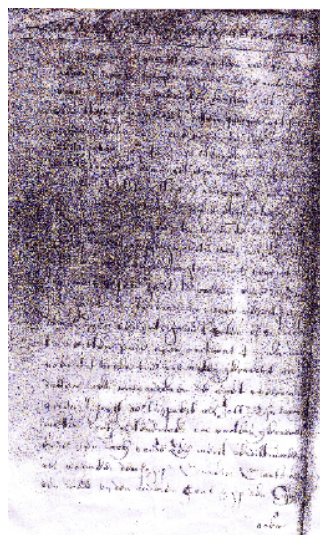
uijt te setten, sogooten onse  
stengen ende de maast?  
om?/  
laagh, braegten een daegelijcke  
ancker uijt maer /  
alsos het riff seer stijl is  
affloopende, conden /  
't selve ten halwen qualiijk  
uijt brengen, tegen de /  
middach begonnde heel sterk  
aen te winden, als /  
't water [XXX] op zijn hoogste  
was, doch eijlaeg? /  
[XXX] vergeefts tegens  
achtermiddach begondt  
uijt/  
den westen seer haerdte te  
coelen ende de Zee /  
seer hardt aen te branden,  
waer mede t schip /  
den Tijger vermits gaede  
stooten is omen /



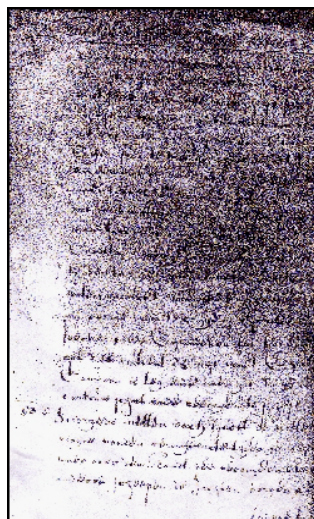
te bersten ende naer omrent  
4 uiren dach /  
naer tot boven toe vol water  
geraeckt soo /  
datten met malcanderen de  
moedt verlooren /  
gaXen, 't jacht de luijpaert  
als Joffr zijn smorgens /  
metten daech al tenemaele vol  
waeter geraeckt /  
ende dien dach vande Zee  
meest verdistrumaert /  
als wanneer den schipper  
Cornelis Claasz eer? /  
den radt bij den anderen geel?  
schip den Tijger /

[299recto]

doen vergaederen heelen met  
den anderen goet [XXX] /  
den dat de fluijt de Joffr alle  
devoir soude aen [XXX] /  
om 't jaght bergen alle  
mogelijke hulpe soude  
aen [XXX] /  
om tselve van dach door dien  
vloodt was werd [XXX] /  
int diep water met hulp van  
eenich volck van de? /  
Tijger sien te brengen zijnde  
mede 't jacht /  
Aechtekercken en noch dicht  
opde clippen satten? /  
maer tegens den avondt  
doordat de windt /  
wat hardt uitten zee quam is  
't Jagt bergen? /  
mede tegens de clippen  
angelandt ende? zee /  
Cabeltouw dat uijt hadde  
gebragt aen stae [XXX] /  
te bersten gestooten ende ten  
eersten vol /  
water geraeckt[,] brengende



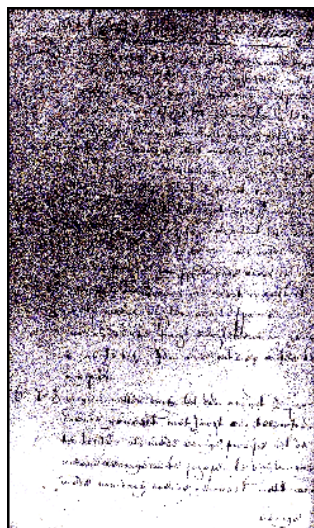
ten eersten /  
om eenige ruijm te krijgen de  
soldaten aan /  
seecker cleen Eijlandeken tot  
beweesten /  
op't riff omtrent 2 1/2 mijl  
van't Eilandt /





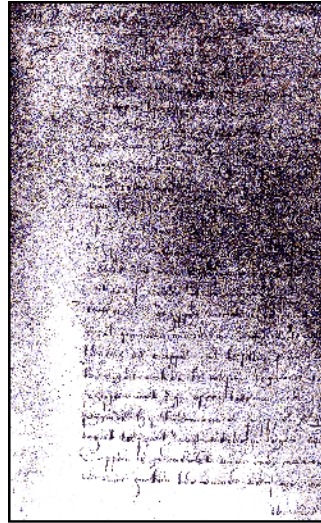
Cambona is leggende naer  
gistingh een [XXX] /  
cartouw? schoot vande  
verongelucte schepen.  
5ende Smorghens metten dach  
heeft de witte /  
vlagge vande verongeluckte  
Tijger gewaeijt /  
waar over een Raadt der  
verongeluckte /  
anderen schepen de Jagten  
bergen als /  
[299verso]  
luijpaardt ende Joffr aen  
boord zij gekomen  
blijvend /  
de aechtekerken tot dato  
noch dicht hebben metten  
/  
anderen eens overwoogen  
wat als nu in dese bedroi/  
ende ellendige staet best  
diende gedaan te worden  
/  
soo hebben generalijk  
eenstemmich goet  
gehouden /  
datmen in alder ijl met alle  
boots den Rijs dien /  
int Jacht aechtekerken noch  
droch is diende /  
te haalen, ende aent Eijlandt  
daer ons volck/  
hebben aenges [XXX]  
genaemt bij de  
Inwoonderen /  
Sagori ende een seildoucq  
tent dien aldaar /  
opgeXX was onder te bergen  
als mede meer /  
andere provisie van speck  
ende vlees dat noch /  
weinich tardeerens uit werk

is gestelt /  
mede alle crachten aen te  
spannen om /  
meer gemoete Jagt  
aechtekercken heel /  
en al te lossen ende int diep  
water te /  
crijgen.  
6ende Smorghens metten dach tot  
den avondt Zijn /  
doende geweest met Jacht  
aechtekercken /  
te lossen als mede eenige  
provisie uit de /  
andere verongelucte schepen  
te bergen hebben /  
mede van dach doende  
geweest met't maecken? /  
[300recto]  
eenige tenten alhier? op't  
eilandt sangorij om de  
So?ldaten /  
dien jegenwoordich seer met  
droncken drincken [XXX]  
/





aengaen willen sogien? den  
baas spelen in telo [XXX]  
/  
als mede tschips volck.  
7ende Zijn wederom doende  
geweest aent Jacht  
aechtekercken? /  
berchen om te lossen ende  
hebbent sachten? [XXX]  
/  
dachs grondt af ende int  
diepre water gebracht? /  
naer overe metten? anderen  
seer [XXX] /  
brachten tselve jacht op 2½  
vadem water [XXX] /  
od de cand vant Riff als daer  
gingh? den [XXX] /  
Schipper van den tijger ant  
bergen? [XXX] /  
met de boot naer een? be?  
quame plaets te [XXX] /  
omt weder Iets? te mogen  
??issen ende? [XXX] /  
doch doen de Schipper  
savonts wederom aent? /  
boort quamen vonden  
voornoemde Jacht /  
tegens de clippen aen te  
sitten sonder den /  
touw gebroocken te wesen,  
seggende den /  
schipper met zijn  
opperstierman overhoop /  
seggende tsij? stuerman den 8ende  
schipper zijn /  
schult te sijn 't Jacht  
wederom tegen de /  
Clippen is geraeckt waer  
over onse ???? /  
verblijde harten teenemale  
verslagen ???? /  
[300verso]

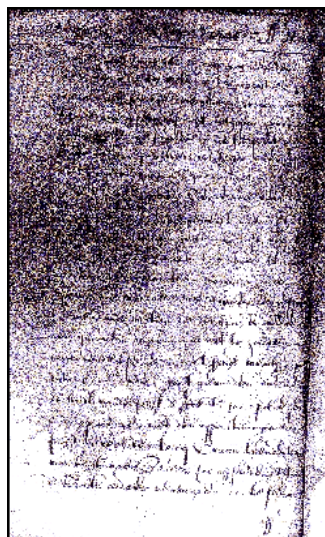


deurende niet langh ofte de  
jacht was mede teenemael /  
geborsten ende vol water godt  
almachtich sijn /  
gelooft noch eenigen droogen  
rijs? hebben gebergt? /  
't soude anders seer desolaet  
uijtgesien hebben /  
comende eenige swarten aende  
luijpaert met /  
Haer cleene prautiens?  
visschen naer Iserig? /  
Wercq wieden weijnich  
spraacq met ons houden /  
sijnde? d'selve [XXX] chen  
Teenemael vergaen.  
Van daach Zijn doende geweest  
met noch eenig /  
tenten op te stellen hebben  
mede soo veel te /  
doen gehadt om't volck te  
connen stillen /  
alsoo den veel droncken waren  
conden /  
d'selve hoe alle [XXX] lijf



wienden aengespan  
 [XXX] /  
 't volck vande vaaten die der  
 guns en meder /  
 aen quamen drijven net aff  
 te houden /  
 begravende 'tsewel ondert  
 sandt wech, op /  
 dato is in Raaden goet  
 gevonden dat men /  
 de boot vande fluijt d'Joffer  
 sal op boeijen /  
 ende op mergen met den  
 opperstierman van de /  
 fluijt nevens den tolcq Craan  
 leenertsz /  
 voor eerst naer Boutons al  
 affsendsen, laten /  
 de Tolck aldaer verblijven  
 om te sien /  
 off hets voordeelij ten dienste  
 vande E. Compagnie /  
 conden verichten als  
 wanneer in alder ijl naer /  
 verrichten saacken den  
 stuerman met sijn [XXX]  
 /  
 scheeps volck hen naar  
 Amboina sal verwoeg?  
 [XXX] /  
 om de mede gegeven mitt  
 [XXX] aenden E. HXXX  
 /  
 gouverneur Arnold  
 d'Vlamingh te mogen /  
 overhandigen ende vorders  
 mondeligh rappord /  
 te doen, van wegens [XXX] /  
 tansche vloote heel [XXX] /  
 geven onse als nu [XXX] /  
 op amboina [XXX] /  
 Tegens den avondt woeijt?  
 een harde Coelte? /

westerlijk houdt waer mede  
 waren ge [XXX] /  
 de masten op't schip den Tijger  
 overboordt [XXX] /  
 hacken om't wracq niet int  
 geheel teene [XXX] /  
 aen stuckn wech te geraecken  
 omm [XXX] /  
 eenige Companies goederen  
 soo veel dienne [XXX] /  
 te bergen, breckende als doen  
 'tschip met /  
 den halve slach? daer in  
 midden aen stucken /  
 ende bleef alsoo tusschen de  
 clippen in sitten /  
 als wanneer schipper en  
 Coopman haer goet dat /  
 noch aegter inde kajuijt was  
 des savondts mette /  
 [301verso]  
 donckeren eemal? noch  
 hebben becomen ende  
 aen?/  
 landt gebracht.







- b. 18-25 Maret 1650:  
Kunjungan Sultan Buton;  
Kejadian Sodomi antar  
Pelaut; Pencurian Barang  
oleh Orang Buton
- [308recto]  
18ende Twee a.?? uijren voor daech  
parreschert /  
alhier met een prautiens  
onsen tolk /  
[XXX] leendertszon ? scheep  
onse bo [XXX] /  
naar bouton gesonden  
relaterende sijn /  
mant op bouton selfs in  
persoon met /  
twee corre corre en 5 andere  
vaertuigen /  
ongeveer twee uijren van  
hier was su??neer /  
morgen ?ech? te wesen seer  
genegent [XXX] /  
ons [XXX] ister [XXX] heen  
tgoonde [XXX] egende  
[XXX] /  
dien eijnde heen derwaerts  
om is te meer /  
[308verso]  
zijnde geele wille onswaerts  
te verschetreren?dien /  
volgende met mondelingh  
advīs van rade is /  
beslooten in stouts twee  
onser prauwen nevens /  
6? boots te prepareren en den  
Coninck volgens /  
sijn begeerte int ‘tgemoot te  
senden sullende om /  
zijn majt [majesteit?] te  
begroete en magnefijck?  
inet behoorte /  
Statie naers lants wijze te  
gaen mede deerwaerts /  
gaen d’schipper harmen  
arentszoon en dirck Sec  
[XXX] /  
Xten den Coopman Sr? arts?  
en ondercoopman /  
Crackou [XXX] oock met den  
dach behoorlijk /  
gemant zijn vertrocken. - /  
Tegen middach comt alhier  
pr? boven gen=<sup>e</sup>  
[bovengenoemde?] /  
vaertuijgen onse prauwen den  
Coninck van /  
Bouton versel[ligt?] met  
gougou Cap=<sup>nt</sup>? [XXX]  
quitsiel? /  
besie? als meer andere  
Sdell=? tot sijn suijte /  
die door ons in zijn praute  
gemoet gegaen /  
en aldaer geongratuleert sijen  
tegen den /  
avondt alsoo ongenegen was  
op’t heetste vanden /  
dach aen landt te comen met  
behoorl[ijk] [XXX] /  
uiteijten schargeren? van  
musquet en Canons /  
als andere vreugde teijkemen?  
in gehaelt. /  
Metten avondt compt sijn  
maj<sup>-t</sup> nevens sijn /  
[309recto]  
grooten bij ions aen landt  
[XXX] de watten [XXX] /  
zints waren om eenich volck  
naer Bouton /  
te schepen waer? op hem  
hebben geantwoordt? /  
op morgen den raadt daer  
over metten [XXX] /  
te sullen vergaderen wat ons

daer [XXX] /  
 sal staen ende is vermits den  
 doncker beg [XXX] /  
 t vallen is eden Coninck met  
 sijn Suijte [XXX] /  
 naer sijn corre corre gevaren.-  
 19ende Smorghens metten dach is  
 dien Raadt der /  
 verongelucte schepen bij den  
 ander [XXX] /  
 ende een ider int bijzonder  
 affgevraegt [XXX] /  
 wat iegenwoordich in dese  
 Conjecture den [XXX] /  
 tijts ons te doen staet met  
 versenden [XXX] /  
 eenich volck van hier waer  
 opgeneralt? [XXX] /  
 hebben geantwoordt door  
 dien ons present [XXX] /  
 vaertuigh der boots niet  
 bestandt genoeg [XXX]  
 /  
 en is om met't oostel=[ijke]  
 mousson d'?geberogde?  
 [XXX] /  
 S.Comp.=[agnie] middeln  
 die nu als dan vande /  
 geblevene schepen hebben  
 gewist nevens /  
 der sielen die omtrent bijde  
 600 sterck /  
 sijn te comen in barcqueren  
 ende van hier /  
 [309verso]  
 te vaeren maer als nu  
 eendrachtich goet  
 gevonden /  
 werdt soo veel volck van hier  
 met den Coninck /  
 derwaarts aen te stieren als  
 eenichsints conde /  
 laden.-

Den Coninck Tegens den  
 middach wederom /  
 bij ons verschijnende heeft  
 ons voorgehouden /  
 watter als [XXX] van sints  
 waren met vant geene /  
 ons op gisteren hadden  
 affgevraegt van wegens /  
 t versenden door den tolck  
 Craen leenderts[zon] /  
 hoe heeft sijn maj=[estijt] in  
 eennemael met sijn  
 [XXX] /  
 bij hebbende vaertuigen wel  
 conde ons /  
 vaeren waer op geantwoordt  
 heeft naer gistinge /  
 180? persoonen ende datten  
 datten een van [XXX]  
 grootste /  
 boots nevens haer met eenige  
 fictualie der /  
 waerts moste gesonden  
 werden alsoo hae [XXX] /  
 vaertuigen niet te sufficient  
 nevens /  
 veel volcq conde over werden  
 gevoert –  
 Op dato is aenden Coninck  
 ende /  
 sijne groote tot Sch[e]nckagie  
 vereert /  
 t onderstaande  
 [310recto]  
 1: Rol swart fluweel  
 5: Roode lackense rock  
 1: spiegel  
 8?: witte bethillir?  
 1: Rol root damast van 20  
 ellen  
 12: flesiens Rooswater  
 Mede sijn van dach boots naer  
 de verongelucte /



	schepen geweest omtē overloops cande? XXXXX / opmaecken geordonnerde? wacht? XXXX / landt dien tegen den avondt 21ende wederom quamen / seggende niet wel te doen stondt om eenXXX / pXancken te cunnen krijgen door?dien / d'overloops gespijckert waren mede / brengende 3: vaten teer ende eenige / stucken van plancken d'andere 2:boots / hebben van dach doende geweest met / versch water te halen mede is overleden / [310verso] Sijmon Jans[zoon] van 22ende m u n n i c k e n d a m bosschieter/ varende op schip den tijger. 20ende Den raadt Jegenwoordich vande verongelucte / schepen weder present bij den anderen sijnde / werdt goet gevonden dat men t volck op / gisteren geordonneert nevens de medegaen? / opperhooXXXen diende aff 23ende te schepen alfXXXXX / Coninck van sints was te vertrekken / bestaande uit onderstaende persooijnen te / weten – [daftar orang yang ikut ke Buton] [311recto]	Godt almachtich geeft? onse XXXX / voor eenich XXXX bewaren ende XXXX / tot bouton laten over comen. Zijn noch doende geweest om't XXXX / volck aen te seggen haer op morgen XXXX / vaerdich te maecken nevens weijnich / slaepgoet ende eenige kisten met de / Coninck te vertrekken op dato quamen / alhier 2 cleene prauwen van bouton / wisten te seggen een schip omtrent haer / cust hadden gesien presumeerde 8-de van / gent? geweest te sijn. metten dach hebben 't volck ingeschipt [311verso] bestaende naar onse gistingh nu omtrent 140 persoons? / nevens de boot gemant met 12 seevarende luijden / dien de provisien voor ons volck in hadden bestaende / in – [daftar bekal] Smorgens twee boots nevens den schip vande / tijgher naer de verongelucte schepen gevaren / den avondt wederom comende brachte 6: stuken / Isen canon dien uijt den tijger waren ende / 2: metale stuken uijt Jacht
--	--	---

aechtekercken /  
 op dato is ons ter ooren  
 gecomen vanden [XXX] /  
 man bottelier als twee  
 boss=<sup>eb</sup>? alle bescheijden /  
 op Jacht aechtekercken hoe  
 dat den hooch /  
 bootsman vant Jacht met  
 seerker 2:Jongens /  
 genoemd gerrit pieters[zoon]  
 vanden twiele? ende /  
 [312*recto*]  
 paulus cornelis[zoon] van  
 rotterdam haer broecquen?  
 /  
 heeft losgemaect ende  
 alhier opt eylandt /  
 met haer gemachte heeft  
 gespeelt willende /  
 soot hem liet aensien 't  
 duijvele bedrijff met  
 [XXX] /  
 aenvangen van wegen  
 d'grouwel[ijke] sonde  
 aen? /  
 sodomijen hebbende?  
 volgens meer gemelte  
 jongens /  
 seggen op Batavia [XXX]  
 onrust? sijnde tot [XXX] /  
 verscheijde ma[XXX] /  
 een candt liepen bij haer  
 gemaecht [XXX] /  
 ende haer voorgehouden  
 [XXX] /  
 met harte te willen doen  
 watter van [XXX] /  
 met den Hoochbootsman  
 hebben nevens [XXX] /  
 Jongens apart in hechtenisse  
 laten setten.

24ende Zijn weder alle d'boots  
 nevens den schippen /

vanden tijger naer d'scheepen  
 gevaren doen /  
 tegen den avondt wederom  
 quamen mede /  
 brengende 26 packen clederen  
 ende 2:metale /  
 stucken als eenich scharp? op  
 dat Zijn /  
 alhier vant Eijlandt Cambona  
 verscheenen /  
 d'lange? wacht corre corre  
 nevens 10 a 12 /  
 [312*verso*]  
 cleene prautiens waarop was  
 haer opperhoofd /  
 dien hem voor desen als  
 conincks? heeft /  
 laten verluijen? [XXX] sijnde  
 niet meenden als een /  
 Ehuïagie? [equipagie?]  
 brachten eenige bocken als  
 hoenders /  
 mede daer seer deur mede  
 waren alsoo ons /  
 gemeene volck haer bedurven  
 hadden met /  
 ruijlen.

25ende Smorgens metten dach  
 hebben 2 boots om water /  
 gesonden dien tegens den  
 avondt wederom quamen/  
 [XXX] leggers? op dato  
 bequamen een brief [XXX]  
 /  
 baeckhouden? hendrick  
 matens[zoon] dien van /  
 hier met seeker vrijmans Jacht  
 dat van /  
 Japparen ons uit gesicht quaam  
 ende met /  
 brieffen aen d' S:H=<sup>r</sup> vlamingh  
 was gestiert /  
 in passant Bouton aendoende



gedateert /  
21?-de deser waer in  
mentioneert tegens 23 /  
van daar naer Amboina te  
sullen stueren? /  
op dat is in Raade goet  
gevonden datmen /  
d'corre corre van Cambona  
alsoo door ordre? /  
vanden Coninck van bouton  
alhier heeft /  
[313recto]  
laten comen om met volck  
aftgescheept /  
te werden ende naer Bouton  
te stieren /  
soo dat met [XXX] soounen?  
soo soldaten [XXX] /  
matroosen gesict? aliedert  
met t onderstaende  
[daftar bekal]  
Mede hebben op dato den  
schip=<sup>r</sup>? vande tijger /  
als bergen op den Zoom ende  
den onder /  
coopman van de tiger bij d'  
orancaya /

sijnde de gougou Cap=<sup>n</sup> lauw  
houw? besie [XXX] /  
als meer andere Edeluijden  
gegaen /  
ende haer aengesijt datten  
haer volcq /  
souden verbieden niet aen  
onse wracken /  
te varen on de E:Comp=e  
goederen /  
voor haer te eijgenen alsoo  
dagelijk be /  
mercken d'boutonders seer  
opt steelen /  
vant geene dat maer connen  
becomen /  
[313verso]  
uijt [XXX] hebben beloofd  
tselvde haer volck te sullen  
/  
verbieden vindende in haer  
tenten 25 groff? canon /  
coegels dien medenamen  
waer over niet als te /  
wel soot soheen haertoonde  
ondertussen heten? /  
se naer onse tenten brengen.

NOTA

1. Bor 1663:15. Berikut teks asli dari bahagian yang dikutip: "Te voren had de Gouverneur Generael van Ternate, tot onderstout van dat geweest, vyf ryckgelade schepen afgevaerdicht, welke, 'tsy door versuim van de scheepsverstandigen, of verleiding van stroom (op menschelijke uitvallen weetmen altyd oorzaken te smeden) op de droogte Sangory (omtrent Bouton) verongelukt sijn. Droevig onheil, droeviger, so den Boutonsen Koning hen na d'eigenschap siner bloedgirige Groten had willen voegen. Die Vorst, almoediger als den gewoonliken aert der morenlyd, sloeg den moordachtigen voorslag af, welchen daerin bestond, datmen de schipbrakige Neerlanders, onder bedekten glimp van vrindschap, sou ombrengen, en de geberchte goederen voor eigen buit anslaan. Hy heft dan met de uer weerde geheuld, ben sijn hulp aangeboden metter daet betoond. Desen Koninkliken trouhardicheid deed de Vlaming Bouton angiren, om de Landvorst te begroeten. Tussen haar beiden wierd, by handtasting, een hechte vrindschap geschaakelt, en den beweesen eerlik geloond. Aly. so was de vorst genaemd, besocht ons eerst, wy den selven, op gretig anhouden,

- anderdaegs weerom, waneer de reis, over Sangory, daer eenig goed en verbleven volk in namen, tot Batavia, gevorderd hebben.
2. Halaman-halaman naskah diberi catatan nombor urutan pada setiap halaman sebelah kanan bila boleh dipandang sebagai buku. Penomboran yang digunakan di sini berdasarkan asumsi, bahawa halaman #1 adalah halaman pertama yang ditulis.
  3. (Atau *fluyt[en]*.) Sejenis kapal layar Belanda pada abad ke-17, berukuran sedang, berburitan bundar.
  4. Daftarnya terdapat dalam transkripsi di lampiran 2.
  5. Schoorl (2003:82) menyebutkan dua *kapita lao* sebagai anggota majlis kesultanan; “gougou” kemungkinan besar menunjukkan gelar Ternate *jogugu*, “menteri utama [...] yang mengurus jalannya pemerintahan sehari-hari” (Syahril 2004:49).

#### RUJUKAN

- Bor, L. 1663. Amboinse Oorloggen door Arnold de Vlamingh ... oorloghaftig ten eind gebracht. Delft: Arnold Bon.
- Boxer, C. R. 1963. The Dutch East-Indiamen: Their Sailors, their Navigators, and Life on Board, 1602-1795. *Mariner's Mirror* 49 (2):81-103.
- Bruijn, J. P. & Gaastra, F. S. 1993. *Ships, Sailors and Spices: East India Companies and their Shipping in the 16<sup>th</sup>, 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Centuries*. Amsterdam: Neha.
- Bruijn, J. P.; F. S. Gaastra & Schöffer, I. 1979-1987. *Dutch-Asiatic Shipping in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Centuries*. s-Gravenhage: RGP (Groote Serië, Nr. 165-167).
- Chambert-Loir, H. & Siti Maryam R. Salahuddin. 1999. *Bo' Sangaji Kai: Catatan Kerajaan Bima*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Chaudhuri, K.N. 1985. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Coolhas, W.Ph. (ed.). Cambridge: University Press.
- \_\_\_\_\_. 1964. *Generale Missieven ... Deel II: 1639-1655*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Daghregister*. 1650. Copie Dagregister Gehouden bij D'opperhoofden der Verongeluckte Schepen Tijger, Bergen op Zoom, Aechtekercke, Luijpaert ende de fluijt de Juffrouw op 't eijlandeken Sagorij omtrent Bouton 23 Februarij tot 28 Maij 1650. Den Haag: Nationaal Archief. (Inv. No. 1.04.02-1179A-B).
- Dash, M. 2002. *Batavia's Graveyard: The True Story of the Mad Heretic Who Led History's Bloodiest Mutiny*. London: Weidenfeld and Nocolson.
- Fuhrmann-Plemp van Duiveland, M. R. C. 1976. Der Untergang der Batavia und Andere Schiffsjournale und Orginalberichte aus der Grossen Zeit der Niederländischen Seefahrt im 17. und 18. Jahrhundert. Tübingen, Basel: Horst Erdmann Verlag.
- Jong, J. J. P. 1998. De Waaier van het Fortuijn: De Nederlanders in Azië en den Indonesische Archipel, 1595-1950. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Kielstra, E. B. 1910. *Indisch Nederland: Geschiedkundige Schetsen*. Haarlem: De Erven F. Bohn.
- Knaap, G., & G. Teitler. 2002. *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen Oorlog en Diplomatie*. Leiden: KITLV Uitgeverij. (Verhandelingen KITLV 197).
- Liebner, H. H. 1998. Four Oral Versions of a Story about the Origin of the Bajau People of Southern Selayar. Dlm Mukhlis, K., B. Robinson (ed). *Living Through Histories*. Canberra: Australian National University Press.
- Ligtvoet, A. 1878. Beschrijving en Geschiedenis van Boeton. *BKI* 26:1-112.



- Mac Leod, N. 1927. *De Oost-Indische Compagnie als Zeemoogenheid in Azië*. Rijswijk: Blankwaardt and Schoonhoven.
- Milton, G. 1999. *Nathaniel's Nutmeg*. London: Hodder and Stoughton.
- Reid, Anthony. 1988-1993. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*. New Haven: Yale University Press.
- Ricklefs, M. C. 1991. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Roeper, V., & R. van Gelder. 2002. In *Dienst van de Compagnie: Leven bij de VOC in Honderd Getuigenissen*. Amsterdam: Athenaeum.
- Safri Burhanuddin et.al. (ed.). 2004. *Ekspedisi Wallacea Indonesia 2004*. Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut.
- Schendel, A. Van. 1932 (1999). *Jan Compagnie*. [Terj.: John Company; A Novel of the Indies. Singapore: Periplus].
- Schmitt, E. T., & Schleich, T. Beck (ed.). 1988. *Kaufleute als Handelsherren: Die Handelswelt der Niederländer vom Kap der Guten Hoffnung bis Nagasaki 1600-1800*. Bamberg: C.C. Buchners Verlag. (Schriften der Universitätsbibliothek Bamberg, vol. VI).
- Schoorl, J. W. 1991. Het 'Eeuwige' Verbond tussen Buton en de VOC. Dlm Poeze, H. J. & Schoorl J. W. (ed.). *Excursies in Celebes*. Leiden: KITLV Uitgeverij. (Verhandelingen KITLV, 147).
- \_\_\_\_\_. 2003. *Masyarakat, Sejarah dan Budaya Buton*. Jakarta: Penerbit Jambatan.
- Syahril Muhammad. 2004. *Kesultanan Ternate: Sejarah Sosial Ekonomi dan Politik*. Yogyakarta: Ombak.
- Tahir et al. 1978. *Studi tentang Sistem Sosial Masyarakat Bajo di Sulawesi Selatan dan Tenggara*. Ujung Pandang: UNHAS.
- Valentijn, F. 1724 (2002). *Oud en Nieuw Oost-Indië*. Franeker: Uitgeverij Van Wijnen (Reprint).

Horst H. Liebner. Ph. D.  
Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati  
Badan Riset Kelautan dan Perikanan  
Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia  
RA Mandar - Benteng Somba Opu  
Taman Mini Sulawesi  
Makassar  
South-Sulawesi,  
Indonesia  
e-mail: khmail@indosat.net.id